

Une tradition différente : La construction des navires de guerre à voile à Venise du milieu du XVII^e siècle au début du XVIII^e siècle

Guido Candiani



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/6506>

DOI : 10.4000/cdlm.6506

ISSN : 1773-0201

Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2012

Pagination : 293-307

ISBN : 978-2-914-561-58-7

ISSN : 0395-9317

Référence électronique

Guido Candiani, « Une tradition différente : La construction des navires de guerre à voile à Venise du milieu du XVII^e siècle au début du XVIII^e siècle », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 84 | 2012, mis en ligne le 15 décembre 2012, consulté le 08 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/6506> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdlm.6506>

Une tradition différente : La construction des navires de guerre à voile à Venise du milieu du xvii^e siècle au début du xviii^e siècle¹

Guido CANDIANI

On se représente généralement la marine de guerre vénitienne comme une flotte uniquement composée d'unités à rames. Viennent en tout premier lieu à l'esprit les galères, suivies des galéasses, qui symbolisent la force d'une cité qui, entre les xv^e et xvi^e siècles, se hissa au rang de principale puissance navale chrétienne en Méditerranée, même si elle fut occasionnellement surclassée par les forces navales que l'Empire ottoman envoya sillonner les mers, avec une certaine irrégularité toutefois. Pourtant, les navires à voile vénitiens, alors que leur utilisation se révéla systématique lors des conflits navals, semblent essentiellement constituer une flotte commerciale adaptée, en cas de besoin, aux nécessités de la guerre, occupant alors presque toujours une fonction auxiliaire, voire de simple transport.

En réalité, à Venise existait également une tradition de construction et d'exploitation autonome des navires de guerre à voile, bien que leur histoire, jusqu'au mitan du xvii^e siècle, ne connût sans doute pas une évolution aussi linéaire que celle des unités à rames². Outre les quelques grands navires construits au Moyen Âge³, la République de Venise, suivant, dans le dernier quart du xv^e siècle, un

1. Pour un approfondissement des pistes présentées ici, voir Guido Candiani, *I vascelli della Serenissima. Guerra, politica e costruzioni navali a Venezia in età moderna, 1650-1720*, Venise, Istituto Veneto di Scienze, Lettere e Arti, 2009.
2. Toutefois, cette irrégularité notable, qui caractérise l'histoire des navires de guerre à voile, se rencontre également dans les autres marines de l'époque, y compris celles de l'Europe du Nord-Ouest. En Angleterre même, à des périodes de forte activité maritime succèdent des moments d'abandon quasi total de la marine de guerre. Voir Nicholas A. M. Rodger, *The Safeguard of the Sea. A Naval History of Britain 660-1649*, London, W.W. Norton, 1997. Pour éviter toute confusion, le terme d'« unité » désigne dans cet article exclusivement les navires de guerre à rames, alors que le terme « navire » est employé pour désigner les navires (plus tard, vaisseaux) de ligne, à voile donc.
3. Le plus connu demeure probablement la *Roccaforte*, utilisée en 1268, lors de la croisade contre Tunis menée par Louis IX. Il y avait eu auparavant la *Totusmundus*, en activité lors du siège d'Ancone, en 1173. Sur la *Roccaforte*, Leonard G. Carr Laughton, « The Roccafortis of Venice, 1268 », *Mariner's Mirror*, n° 42, 1956, p. 267-278 ; John E. Dotson, « Fleet Operations in the First Genovese-Venetian War, 1264-1266 », *Viator*, n° 30, 1999, p. 174-175. Sur la *Totusmundus*, voir Giorgio Ravegnani, « Tra due imperi. L'affermazione politica nel XII secolo », dans Giorgio Cracco-Gherardo Ortalli (dir.), *Storia di Venezia*, t. II : *L'età del comune*, Rome, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 1995, p. 54 et n. 42, p. 57.

phénomène commun aux autres marines européennes⁴, construisit une série de navires de guerre à voile destinés à embarquer les premières artilleries navales lourdes, conçues pour la lutte contre d'autres navires et non, comme c'était le cas de celles en usage auparavant, contre l'homme. Les navires vénitiens, nommés « *barze* », étaient de grands bâtiments semblables à ceux que l'historiographie anglo-saxonne appelle généralement « *caraques* »⁵, mais ils étaient en théorie plus rapides⁶. Ils furent utilisés le 12 août 1499, lors de la bataille de Zonchio (aujourd'hui Navarin), où quatre grandes « *barze* » vénitiennes de 1 500 à 2 000 tonnes affrontèrent deux grands navires ottomans de 1 500 à 2 000 tonnes également. Pendant la bataille, les gros canons utilisés par les Turcs firent forte impression, mais, dans l'ensemble, les grands navires, les seuls à même de supporter les canons lourds, se révélèrent peu satisfaisants et manifestèrent une faible capacité à manœuvrer (qui contribua à la perte de trois des six plus gros navires employés par les deux belligérants) et de graves difficultés de coordination avec les navires de plus petite taille comme avec les galères⁷. Les inconvénients évidents que présentaient ces navires conduisirent non seulement les Vénitiens et les Ottomans, mais également les autres puissances méditerranéennes, à revoir à la baisse l'intérêt qu'ils portaient aux bateaux à voile au profit des unités à rames, à même d'employer bien plus efficacement l'artillerie lourde. Les galères connurent ainsi, pour une importante partie du xvi^e siècle, une seconde jeunesse, au point même de se frayer une place dans les mers d'Europe septentrionale⁸.

À Venise, les rares navires de guerre construits au cours de ces décennies furent quasi exclusivement employés dans le cadre de la lutte contre les corsaires⁹. Lors

4. Sur cette question, Jan Glete, *Warfare at Sea, 1500-1650. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, London / New York, Routledge, 2000, p. 138 *sq.*
5. Le terme de « *caraque* », qui dans son acception plus ancienne désigne un grand navire à voile à trois ou quatre mâts, n'est pas attesté dans les sources relatives à la Méditerranée, où l'on employait à sa place le terme de « *nave* », dans ses diverses variantes. Je remercie Furio Ciliciot et Gianni Ridella d'avoir bien voulu attirer mon attention sur cet aspect.
6. Spécialisé dans la construction de « *barze* », Leonardo Bressan devint, en 1498 « *proto dei Marangoni* » (surintendant aux constructions navales) de l'Arsenal de Venise. Ugo Tucci, « Bressan », dans *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 14, Rome, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 1972, p. 192-193 ; Giorgio Bellavitis, *L'Arsenale di Venezia. Storia di una grande struttura urbana*, Venise, Marsilio, 1983, p. 76, 97.
7. Sur cette bataille, voir Marin Sanudo, *I Diari*, Venise, F. Visentini, 1879, t. II, colonne 568-70, 1244, 1290-1292 ; Frederic C. Lane, « Le operazioni navali e l'organizzazione della flotta, 1499-1502 », dans *id.* (dir.), *Le navi di Venezia*, Turin, Einaudi, 1983, p. 260-262. Concernant l'importance de la bataille de Zonchio dans l'histoire navale, voir Jan Glete, *Warfare at Sea...*, *op. cit.*, p. 93-95. Les eaux bordant Navarin furent en 1827 le théâtre d'une bataille au cours de laquelle l'alliance entre Anglais, Français et Russes détruisit une importante part de la flotte turque.
8. Concernant les étroits rapports entre galères et artillerie lourde, voir John F. Guilmartin Jr., *Gunpowder and Galleys. Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*, London / New York, Cambridge University Press, 1974, p. 156-175, 295-303 ; Jan Glete, *Warfare at Sea...*, *op. cit.*, p. 27-28. Sur les contingents de galères utilisés par l'Espagne, la France, l'Angleterre et le Danemark dans les mers d'Europe du Nord, voir Nicholas A. M. Rodger, *The Safeguard of the Sea...*, *op. cit.*, p. 166-167, 170-172, 183-187, 208-212, 289-293 ; Jan Glete, *Warfare at Sea...*, *op. cit.*, p. 139-143.
9. Il ne semble pas que plus de quatre navires aient été construits pour la marine vénitienne au cours du xvi^e siècle, une « *barza* » et trois « *galions* ».

des rares événements armés auxquels ils prirent part, comme la bataille de Prévéza (1538) ou les combats de l'été 1572 livrés dans les eaux séparant Crète et Péloponnèse, durant la campagne consécutive à celle de Lépante, ces navires confirmèrent les limites, en particulier sur le plan offensif, dont ils avaient fait montre à Zonchio. N'oublions cependant pas que les nouvelles galéasses, après l'exploit de Lépante – où les navires ne furent pas employés – dévoilèrent de semblables difficultés, de sorte que tout au long du ^{xvi}^e siècle, la galère demeura le navire de bataille par excellence dans la guerre navale qui se déroulait en Méditerranée.

À l'orée du ^{xvii}^e siècle, onregistra à Venise une reprise de la construction des navires de guerre à voile. À la suite d'un long débat sur les atouts respectifs des navires et des galéasses¹⁰, on entama, en 1601, la construction d'un nouveau galion qui, à l'image des semblables bâtiments qui l'avaient précédé, reçut simplement le nom de *Galeone pubblico*¹¹. La principale utilité assignée au nouveau galion demeurait l'escorte du trafic marchand contre les corsaires, mais sa portée (800 tonnes environ) et surtout son armement (48 canons, dont 32 lourds) suggèrent que le but poursuivi consistait également à disposer d'un bâtiment puissant qui eût servi de point nodal en formation de combat, celui-ci demeurant centré sur les galères. D'une trop importante envergure pour sortir du Rio dell'Arsenale (canal qui reliait le chantier d'État au bassin de Saint-Marc), le galion fut construit par des ouvriers publics sur un chantier situé à proximité de San Domenico di Castello, loué pour l'occasion¹². De nouvelles dissensions relatives à l'opportunité de construire un tel navire retardèrent son lancement jusqu'en 1607 : il entra en service l'année suivante¹³ ; le galion fut cependant opérationnel jusqu'en 1609 seulement, avant d'être laissé à l'abandon en raison de frais de gestion excessifs¹⁴. En 1616, le patricien Almerico Balbi, engagé dans le commerce avec le Levant, en fit l'acquisition, pour un montant qui avoisinait les 35 000 ducats¹⁵. L'année suivante, Balbi loua à la République, aux prises avec le vice-roi de Naples, le duc d'Osuna, son nouveau navire pour 3 200 ducats par mois, somme la plus élevée jamais honorée par la République pour la location d'un navire à

10. Alberto Tenenti, *Venezia e i corsari*, Bari, Laterza, 1961, p. 174-179.

11. Parallèlement à la construction du galion, fut ordonnée la mise en service de deux galéasses. Archivio di Stato di Venezia (désormais ASV), *Senato Mar*, registro 61, cc. 79r-v, 9 août 1601.

12. La construction du nouveau galion fut confiée au « *Proto dei Marangoni* », Domenico de Zuanne de Lorenzo, selon Luganegher ; il avait construit de nombreux navires dans des chantiers navals privés. ASV, *Senato Mar*, registro 62, cc. 35v-36r, 28 mars 1602 ; liasse 155, 21 novembre 1602 et documents annexes.

13. Le navire comportait 225 marins et 135 soldats, officiers compris. L'équipage était semblable à celui du *Galeone grande* (« Grand galion ») du ^{xvi}^e siècle, mais son coût doubla, passant de 1 400 ducats à près de 3 000 ducats par mois. Notons toutefois qu'à la fin de la guerre de Chypre (1570-1573), fut introduite une « monnaie d'Armée », d'une valeur de 12 % inférieure à celle en vigueur à Venise, ce qui réduisit l'augmentation effective des salaires. ASV, *Senato Mar*, registro 22, cc. 77v-78v, 22 mai 1531 ; registro 67, c. 77r, 21 juillet 1607 ; cc. 111r-v, 24 novembre 1607 ; cc. 113r-114v, 29 novembre 1607 ; Nicolò Papadopoli, *Le monete di Venezia*, Venise, F. Ongania, 1893, t. II, p. 489.

14. On écarta l'hypothèse de son utilisation comme navire marchand ; pour le préserver le mieux possible, sa coque fut recouverte de plaques de plomb. ASV, *Senato Mar*, registro 69, cc. 95r-v, 22 avril 1610 ; c. 167r, 4 décembre 1610.

15. ASV, *Senato Mar*, registro 73, cc. 174r-176v, 12 février 1616.

usage militaire. Le *Galion Balbi*, comme on l'appela désormais, prit part à la bataille de Santa Croce (aux alentours de l'actuelle Dubrovnik, le 20 novembre 1617), lors de laquelle le manque d'agressivité de son armateur et commandant fut particulièrement critiqué. Après la bataille, le Provéditeur général de Mer (*Provveditore Generale da Mar*), Lorenzo Venier, opéra un transbordement sur le galion afin de poursuivre l'ennemi, car la mer était trop agitée pour les galères; c'était la première fois historiquement attestée que le commandant principal de Venise hissa ses propres couleurs sur un navire de guerre à voile¹⁶.

Il peut se révéler intéressant de mettre en regard l'armement initial du *Galion* et celui du *Prince Royal*, un navire anglais qui lui était quasiment contemporain, mis en service en 1610¹⁷ et considéré comme le précurseur des navires de ligne.

	<i>Galeone Pubblico</i>	<i>Prince Royal</i>
Armement complet	48 canons (dont 32 lourds, de 14 livres* et plus)	57 canons (dont 40 lourds)
Armement principal	14 canons de 50 (33 livres)**	2 canons de 32 livres et 2 de 24 livres
Volume de feu	Environ 850 livres	688 livres

Comme le met en relief ce tableau¹⁸, le navire vénitien possédait nettement moins de canons, particulièrement de canons lourds, mais davantage de volume de feu, grâce à une batterie de 14 canons «de 50», qui correspondaient *grosso modo* à 32 livres anglaises¹⁹. La présence à bord du galion d'un nombre non négligeable

16. Demeuré la propriété de Balbi, le galion fut détruit en 1621 par le feu, dans le port de Malamocco. ASV, *Senato Mar*, registro 75, c. 103r, 13 juin 1617; *Provveditori e Patroni all'Arsenale*, registro 14, cc. 101v-102r, 28 juin 1621; c. 102r, 1 juillet 1621; Antonio Battistella, «Una campagna navale veneto-spagnola in Adriatico poco conosciuta», *Archivio Veneto-Tridentino*, n° 2, 1922, p. 93; n° 3, 1923, p. 18, 21.

17. Rif Winfield, *British Warship in the Age of Sail 1603-1714. Design, Construction, Careers and Fates*, Barnsley, Seaforth, 2009, p. 2-3.

18. *Par souci de clarté, tous les calibres d'artillerie sont ici présentés en livres anglaises, qui équivalaient à 0,454 kg. Les livres françaises avaient un poids supérieur (0,490 kg).

**Les Vénitiens indiquaient le poids du boulet en livres subtiles (les mêmes que celles utilisées pour la poudre à canon, estimées à 0,301 kg) et non en livres grosses, utilisées pour les marchandises lourdes; d'autres marines employaient celles-ci pour peser leur artillerie. Ce n'était en outre pas tant pour indiquer le poids effectif du boulet que pour signifier le calibre d'une telle pièce que l'on utilisait cette unité de mesure: par exemple, les canons «de 50» pouvaient tirer un boulet d'environ 32 livres grosses vénitiennes, lesquelles correspondaient *grosso modo* à 33 livres anglaises; leur calibre avoisinait les 170 mm. Quant aux canons «de 12» et moins, leur poids en livre se rapportait au boulet de plomb de ce calibre utilisé lors des essais, de sorte que le boulet en fer utilisé dans les faits pesait ainsi 30 % de moins, étant donné la différence du poids spécifique entre les deux métaux. Voir Marco Morin, «Artiglierie navali in ambito veneziano: tipologia e tecniche di realizzazione», *Quaderni di Oplologia*, n° 23, 2006, p. 20; *id.*, «La battaglia di Lepanto: alcuni aspetti della tecnologia veneziana», dans Matteo Sbalchiero (dir.), *Meditando sull'evento di Lepanto, odierne interpretazioni e memorie*, Venise, Corbo e Fiore, 2004, p. 71-72. On peut considérer ces canons lourds comme des pièces de catégorie «14» (9 livres). Voir Geoffrey Parker, «The Dreadnought Revolution of Tudor England», *Mariner's Mirror*, n° 82, 1996, p. 270, 272.

19. Outre 14 canons de 50, le galion portait 6 canons de 30, 12 de 20, 10 de 12 et 6 de 6, qui s'ajoutaient encore à 24 pierriers, pièces légères à vocation anti-personnelle se chargeant par la culasse;

de canons lourds vint confirmer la traditionnelle propension méditerranéenne à utiliser une artillerie importante²⁰ ; de même, le nombre élevé (18) de coulevrines, pièces à large portée particulièrement utiles pour atteindre les navires corsaires battant en retraite²¹, confirmait la tradition selon laquelle les artilleurs vénitiens étaient entraînés à lancer leurs tirs depuis une distance particulièrement élevée²².

En 1607, toujours dans le cadre de la lutte contre les corsaires, le Sénat de Venise²³ ordonna la construction de deux galions moins grands que le *Galeone Pubblico*, d'une capacité de 400 tonnes. Baptisés *Padre Eterno* et *Santa Maria Torre del Mar*, ils entrèrent en service seulement quelques années plus tard, en 1618, après l'éclatement de la guerre opposant, dans l'Adriatique, Venise à la coalition hispano-napolitaine (1617-1620). Utilisés dans les années 1620-1630 comme navires de transport commercial dans le contexte d'une fort intéressante saison relativement au trafic vers le Levant, ils avaient disparu en 1640²⁴.

Leur sortie de scène mit un terme à l'ère des galions publics, qui s'était ouverte avec les *barze* de la fin du xv^e siècle ; la Sérénissime ne construisit plus d'autres navires de guerre à voile pendant près de trois décennies. Dans cette décision, la nouvelle politique consistant à nolisier des navires marchands armés à usage militaire, engagée à partir des années 1610, pesa de manière décisive. Par le passé, la République avait régulièrement fait appel à des navires de location pour les guerres qu'elle livrait, mais ceux-ci, toujours d'origine nationale, se cantonnaient

les premier et second ponts possédaient 16 canons chacun, le gaillard 6, la dunette 2 et le gaillard d'avant 8. ASV, *Senato Mar*, registro 68, cc. 25v-26v, 13 mars 1608. Un point commun avec le *Prince Royal* pourrait résider dans le nombre de sabords servant à la batterie du pont intermédiaire, probablement au nombre de sept par bord sur les deux navires, si une reproduction hypothétique du navire anglais se révèle fidèle à la réalité. Voir William Salisbury, « A Draught of a Jacobean Three-decker. The Prince Royal? », *Mariner's Mirror*, n° 47, 1961, p. 171. Était initialement prévue sur le *Prince Royal* la présence de 64 pièces, mais dans les faits, elles ne furent que 55, mais 57 en 1622 : 2 de 32 livres, 2 de 24, 17 de 18, 21 de 9-10 et 15 de 5, 25 livres. Frank Fox, *Great Ships. The Battlefleet of King Charles II*, Londres, Conway, 1980, p. 31-32 ; Adrian B. Caruana, *The History of English Sea Ordnance 1523-1875*, t. I : *The Age of Evolution*, Rotherfield, Jean Boudriot, 1994, p. 54.

20. Au début du xvii^e siècle, le plus imposant navire hispano-napolitain, le galion *Nuestra Señora de la Concepcion*, comportait 46 canons lourds sur 50. Julian S. Corbett, *England in the Meditteranen. A Study of the Rise and Influence of British Power within the Straits. 1603-1713*, Westport, Greenwood Press, 1987 [Londres - New York - Bombay, Longmans, 1904], t. I, p. 30.

21. En réalité, toutes les études ne s'accordent pas sur le fait qu'une augmentation de la longueur, en dépit d'une certaine valeur moyenne, s'accompagnait d'une augmentation de la portée. Voir John F. Guilmartin Jr., « The Ballistics in the Black Powder Era », dans Robert D. Smith (dir.), *British Naval Armaments*, Londres, Royal Armouries, 1989, p. 73-98. Ce qui semble certain, c'est que, puisque les canons étaient coulés la bouche vers le haut, une longueur plus importante augmentait la densité et la résistance du métal au niveau de la culasse, ce qui permettait d'utiliser une charge de poudre plus importante et de conférer ensuite une force plus importante au projectile. Jan Glete, *Warfare at Sea...*, *op. cit.*, p. 24.

22. Sur la compétence des artilleurs vénitiens, voir John F. Guilmartin Jr., *Gunpowder and Galleys...*, *op. cit.*, p. 163, 211-212 ; Alberto Tenenti, *Venezia e i corsari...*, *op. cit.*, p. 106.

23. Le Sénat de la République se présentait comme une assemblée réduite de 200 membres rassemblant les patriciens les plus influents et de laquelle dépendaient les principales magistratures d'État.

24. Le *Padre Eterno* avait fait naufrage en 1632, tandis que le *Santa Maria Torre del Mar* fut démolie en 1640 après avoir été laissée à l'abandon depuis plusieurs années.

à la fonction d'auxiliaires. Mais la Sérénissime commença désormais à engager sur le marché de nombreux navires marchands armés, étrangers pour une écrasante majorité (principalement hollandais et anglais), tout à la fois en phase avec l'émergence de nouvelles puissances maritimes et avec l'évolution de la flotte qui, tout particulièrement en Méditerranée, se trouvait dotée d'un armement fort respectable, à une heure où la frontière entre les navires de guerre à proprement parler et les bâtiments commerciaux adaptés à un usage militaire ne se révélait pas aussi nette qu'elle le serait quelques décennies plus tard. Un tel phénomène atteignit son apogée pendant la guerre de Candie (1645-1669), au cours de laquelle plus de deux cents navires marchands armés les plus divers portèrent, pour des périodes plus ou moins longues, les couleurs de la Sérénissime²⁵.

Toutefois, les importantes dépenses assumées durant cette guerre pour louer de tels navires, de même que les problèmes survenus en plusieurs occasions avec les capitaines et armateurs étrangers relativement à l'utilisation de leurs navires – dont la République tendait à faire usage sans se préoccuper outre mesure d'éventuelles pertes, mais que les propriétaires et/ou capitaines tenaient naturellement à préserver le plus possible – conduisirent Venise à reconsidérer la pertinence de cette politique et à examiner de nouveau la possibilité que l'État constituât une flotte nationale de navires de guerre à voile. Dans un premier temps, fut mise en service, dans les années 1650, une série de bateaux pris aux Turcs pendant le conflit, qui furent appelés « navires publics », appellation qui demeurerait attachée aux navires de guerre d'État jusqu'aux derniers feux de la République ; par la suite, en 1666, parallèlement à une nouvelle initiative en matière de commerce maritime²⁶, le Sénat ordonna la construction par l'Arsenal de deux nouveaux navires de guerre, les premiers depuis les galions publics du début du siècle. Ces deux navires furent également les premiers que l'on peut considérer comme des vaisseaux de ligne, d'après la nouvelle tactique s'imposant lors des deux premières guerres anglo-hollandaises (1652-1654 et 1664-1667). Baptisés *Giove Fulminante* et *Costanza Guerriera*, achevés en 1688, ils se constituaient de deux ponts de 62 canons, avec un déplacement que l'on peut fixer à près de 1100 tonnes²⁷. Cette formule du navire à deux ponts s'attirera toujours la préférence des Vénitiens, lesquels trouveront les trois-ponts construits par d'autres marines aussi encombrants que difficiles à manœuvrer, fort peu adaptés aux besoins de la manœuvre, et à la faible profondeur de la Lagune. Dans ce cas précis, cette faible profondeur obligeait à charger la cargaison des deux navires au large de Porto di Malamocco (l'une des deux principales embouchures de la Lagune de Venise) ; on embarquait

25. Concernant l'emploi de ces navires marchands armés, voir Guido Candiani, « Stratégie et diplomatie vénitiennes : navires anglo-hollandais et blocus des Dardanelles, 1646-1659 », *Revue d'Histoire Maritime*, n° 9, 2008, p. 251-282.

26. L'idée consistait à mettre en place une compagnie nationale de commerce maritime, appelée *Compagnia di San Marco* mais, après une large adhésion initiale, l'initiative s'essouffla rapidement.

27. Le déplacement se calcule, selon la formule suggérée par Jan Glete, en multipliant les trois principales dimensions de la coque (longueur de quille, largeur maximale et tirant-d'eau) par un coefficient donné, qui pour ce genre de navire se situe entre 0,47 et 0,48. Dans le cas de ces deux navires vénitiens, les dimensions étaient de 102 pieds (vénitiens) pour la longueur de quille (35,5 m), 31 pieds (10,8 m) de largeur à l'intérieur du bordé et 17 pieds (5,9 m) de tirant-d'eau.

ainsi l'artillerie en pleine mer. La profondeur de la Lagune constitua un constant problème pour les navires de guerre vénitiens, les bouches de Porto ne dépassant pas les 4,5 mètres d'eau. Afin de pallier cette difficulté, outre le projet de concevoir des navires qui, à l'image de ceux des Hollandais, avaient le plus faible tirant-d'eau possible, les Vénitiens utilisaient l'artillerie comme lest initial, envoyant leurs navires à Porto Quieto, en Istrie, où l'on pouvait mettre les canons en batterie et charger le gravier comme lest. À ce propos, se répandit à l'époque une légende selon laquelle, à Venise, on aurait employé de prétendus « chameaux », d'origine hollandaise, pour soulever les navires et les faire sortir de la Lagune. Dans les faits, le seul et unique cas documenté d'emploi de « chameaux » date de 1718, alors que, par la suite, on préféra creuser des canaux à l'intérieur de la Lagune pour permettre le passage des navires ; ce furent plus tard les Français, à l'époque napoléonienne, qui reprirent à leur compte cette idée et la mirent en application, lorsqu'ils annexèrent au Royaume d'Italie l'ancienne République (et, même dans ce cas, ce ne fut que pour un seul navire).

Une autre légende soutenait que les premiers navires vénitiens n'étaient rien d'autre qu'une imitation de supposés modèles anglais. En réalité, ils représentaient le produit original des chantiers navals vénitiens, qui possédaient leur propre école de construction de navires à voiles, dont les plus illustres représentants n'étaient autres que Paolo Corso, concepteur de la *Giove Fulminante*, ou encore les frères Zuanne et Iseppo de Pieri, qui mirent au point la *Costanza Guerriera*. S'y adjoignait Stefano de Zuanne Michel (plus tard connu sous le nom de Stefano Conti), auteur de l'unique traité vénitien connu d'architecture navale du XVII^e siècle, dont la candidature pour la construction des deux navires ne fut pas retenue. Naturellement, à l'image de leurs homologues de toute l'Europe, les constructeurs vénitiens s'inspirèrent également des navires étrangers, particulièrement nombreux, qui s'offraient à leur regard dans les eaux vénitiennes : ils étaient d'ailleurs souvent invités à visiter les navires d'États étrangers en vue d'un éventuel engagement par ces derniers, ou lors du radoub, s'ils étaient déjà au service de la République. Il peut donc se révéler utile de comparer les caractéristiques d'armement de ces deux navires avec celles de la *Defiance*²⁸, un deux-ponts anglais de 64 canons navigant à la même époque :

	<i>Giove Fulminante</i> et <i>Costanza Guerriera</i> , 1668	<i>Defiance</i> , 1664
Nombre de canons	62	64
Sabords	13 + 13?	13 + 12
Calibre maximal	20 livres vénitiennes (14 livres)	32 livres
Volume de feu	680 livres	1 334 livres

Force est de constater que l'armement du navire anglais s'avérait nettement plus lourd, même si les navires vénitiens ne disposaient que de longues coulevrines, pièces bien plus puissantes que les canons ordinaires. Cela provenait de

28. Frank Fox, *Great Ships...*, *op. cit.*, p. 175 ; Rif Winfield, *British Warship in the Age of Sail...*, *op. cit.*, p. 55.

l'utilisation différente dévolue aux navires de la Sérénissime qui, loin de véritablement combattre en bataille rangée contre de similaires navires ottomans, qui tarderaient à apparaître, devaient protéger les routes de la République de la menace que représentaient les corsaires, tâche que la paix se profilant avec l'Empire ottoman (scellée en 1669) rendait prioritaire.

Les deux premiers vaisseaux construits à l'Arsenal furent suivis de cinq autres, de plus petite taille ; il s'agissait de deux-ponts de 40-50 canons mis en chantier entre 1672 et 1675, devant servir encore plus directement à la lutte contre les corsaires. 1675 marqua un tournant majeur dans la politique navale menée par la République : le Sénat – dont la présence française en Sicile, provoquée par la révolte antiespagne de Messine, n'était pas la moindre des préoccupations – approuva un ambitieux programme de construction de navires de guerre à voile. En quelques années, on ne mit en chantier pas moins de treize navires, toujours des deux-ponts, avec un armement oscillant entre 50 et 70 canons. C'est à partir de ce moment que l'on peut véritablement commencer à parler d'une escadre de bataille vénitienne composée de navires à voile. L'un des aspects les plus intéressants du programme naval de 1675 résidait dans le fait qu'il prévoyait la restructuration d'une partie des *volti* (cales couvertes), prévues à l'origine pour la construction et la conservation des galères. Treize de ces cales furent modifiées pour pouvoir accueillir les nouveaux navires, dans la perspective non seulement de pouvoir construire à couvert, mais également de les tenir en réserve au cas où ils ne serviraient pas dans l'immédiat. De cette manière, l'idée ancienne d'une réserve navale, appliquée aux galères pendant au moins la première moitié du xvi^e siècle, s'étendit également aux navires. Les Vénitiens furent ainsi les premiers à construire leurs navires de guerre à voile à couvert, imités en cela aux xviii^e et xix^e siècles d'abord par les Suédois, puis par les Français, les Anglais et les Américains²⁹.

Si l'adoption des cales couvertes démontre la capacité de l'Arsenal à s'adapter à la nouveauté, par ses innovations propres, sa configuration initiale, conçue pour les galères, ne pouvait que poser problème pour les nouveaux navires de guerre. En particulier, les canaux intérieurs et, surtout, le canal d'accès à la Lagune (connu sous le nom de Rio dell'Arsenale ou Rio della Madonna), limitaient la largeur des navires à 30 pieds (10,4 m). Ce qui réduisait leur stabilité et limitait la hauteur sur l'eau de la première batterie, celle qui comprenait les canons les plus puissants. Ces défauts apparurent particulièrement évidents sur les navires issus du programme de 1675 et apparurent au grand jour au moment de la participation de ceux-ci à la première guerre de Morée (1684-1699). Le Sénat tenta de trouver une solution en ordonnant l'élargissement du Rio dell'Arsenale à 40 pieds. Les travaux se déroulèrent en 1685-1686 et prévoyaient également le déplacement des

29. Robert Gardiner, « Design and Construction », dans *id.* (dir.), *The Line of Battle. The Sailing Warship 1650-1840*, London, Conway, 1992, p. 123 ; Jan Glete, informations fournies par l'auteur ; Brian Lavery, *The Ship of the Line*, t. II, London, Conway, 1984, p. 36. On commença à recouvrir les chantiers de Chatham vers 1810 environ ; des projets analogues concernèrent Toulon dans les années 1820. Jonathan G. Coad, « L'architettura storica della marina reale inglese dal 1690 al 1850 », dans Ennio Concina (dir.), *Arsenali e città nell'Occidente Europeo*, Rome, La Nuova Italia scientifica, 1987, p. 192 et figure 34 (p. 189-197).

tours contrôlant l'entrée des chantiers d'État. Ainsi, les navires vénitiens pouvaient atteindre une largeur possible de 38 pieds, seuil inégalé jusqu'à l'ouverture de la porte napoléonienne, à l'orée du *xix^e* siècle.

Comme on l'a vu, le déclenchement de la première guerre de Morée conduisit à la mise en service de treize navires dont la construction avait commencé lors de la décennie précédente. Ils firent leur entrée dans la flotte entre 1684 et 1688 ; on peut les répartir comme suit :

- deux navires de premier rang, de 60-70 canons (auxquels s'en ajoutèrent deux autres, similaires, acquis par le duc de Savoie, qui les avait fait construire en Hollande) ;
- sept navires de second rang, de 50-60 canons ;
- quatre navires de troisième rang, de 40-50 canons.

En réalité, cette répartition en trois rangs semble partiellement relever de l'anachronisme, car la marine vénitienne ne l'introduisit officiellement que pendant la décennie suivante. Notons encore que les rangs vénitiens étaient inférieurs à ceux des autres principales flottes européennes, car la Sérénissime ne disposait pas de grands trois-ponts qui constituaient les deux premiers rangs des autres marines : en substance, le premier rang vénitien équivalait au troisième rang anglais ou français. On remarquera que dans les décennies suivantes, les navires vénitiens de premier/troisième rang devinrent particulièrement grands, au point qu'on aurait pu les considérer comme des unités de second rang dans les autres flottes.

En dépit des attentes placées dans la nouvelle escadre de bataille composée de navires de guerre à voile, les résultats se révélèrent loin d'être significatifs lors de la première phase de la guerre de Morée. Ce furent bien au contraire les unités à rames, et le type de guerre amphibie qu'ils permettaient, qui remportèrent les plus éclatants lauriers et permirent la conquête de la Morée entre 1685 et 1687. Après une série d'opérations amphibies menées par la suite en Eubée, en Albanie ottomane et en Crète, de 1688 à 1692, opérations qui rencontrèrent un médiocre succès, la campagne de 1693, en mer Égée, fut le théâtre d'un emploi conjoint des éléments à rames et à voile. Cette campagne ne se révéla pas plus glorieuse que les précédentes et fit naître, entre autres conséquences, même parmi les Turcs, la conviction définitive que la constitution d'une flotte de navires de guerre à voiles était une nécessité, processus qu'ils avaient engagé une décennie auparavant mais auquel la guerre avait infligé une interruption momentanée. Le réarmement ottoman se concrétisa en 1694, quand la flotte turque rénovée se mit en branle pour aller affronter celle de Venise, qui avait conduit à Chios un corps expéditionnaire destiné à occuper l'île. Éclata ainsi une nouvelle phase de guerre, lors de laquelle on assista à un emploi massif des navires de ligne issus des deux flottes, épisode déterminant l'accélération de leur construction à l'Arsenal. Si entre 1689 et 1694 seuls sept navires furent mis en service – dont deux, hybrides, constituaient à la fois des bateaux de guerre et de transport³⁰ – treize sortirent des chantiers entre 1695 et 1698, tandis que deux autres étaient en construction.

30. Sur ces navires, dont l'intérêt réside surtout dans le fait qu'il s'agissait des premiers navires construits à l'Arsenal dont on dispose des plans originaux, voir Guido Candiani, « Vascelli, fregate

Parmi ces navires, les deux premiers, du nom de *Fede Guerriera* et *Fenice Veneziana*, avaient été en réalité commandés quelques années auparavant, quand la menace corsaire redevint d’actualité, tout autant qu’en raison des différents engagements militaires qui occupaient la flotte vénitienne. Il s’agissait de navires de second rang et de 54 canons (mais à la fin de la guerre, ce nombre s’élèverait à 60) ; leur principal intérêt d’un point de vue historique réside dans le fait que ce sont les premiers navires de guerre vénitiens dont on conserve les plans originaux, signés, comme pour de nombreux navires de l’époque, Stefano Conti, devenu le principal constructeur de navires de guerre vénitiens après la mort de Paolo Corso et de l’un des deux frères de Pieri. Les plans apparaissent assez similaires à ceux d’un deux-ponts français de la même période, d’une capacité de 54 canons et comprenant également 12 sabords sur chaque côté des ponts³¹. Sur le plan de l’armement, notons également que les navires vénitiens semblaient encore moins armés que les français, mais mieux pourvus que ceux des Anglais³² :

	Armement en livres	Volume de feu en livres
<i>Fede Guerriera</i>	24 de 14 22 de 9 8 de 14	560
Vaisseau français de 54 canons	12 de 19 22 de 13 10 de 9 6 de 6 4 de 4	656
4 th rate anglais de 54 canons	22 de 12 32 de 6	456

L’ensemble des onze navires qui sortirent de l’Arsenal les trois années suivantes étaient au contraire d’imposants deux-ponts de premier rang, dotés de 70-80 canons (l’un d’eux parvint à en porter 84), et construits pour répondre à l’évolution de la guerre, qui s’était muée en conflit entre des flottes de bataille composées de vaisseaux de ligne, où les unités à rames n’occupaient désormais qu’un rôle de second ordre. Entre 1695 et 1698, les flottes vénitienne et ottomane ne se livrèrent pas moins de neuf batailles, faisant de la Méditerranée orientale la mer la plus belliqueuse du monde.

Le modèle initial qui inspira ces grands navires fut la *San Lorenzo Giustinian*, construite en 1690-1691 par Stefano Conti. Conti, devenu *Proto dei Marangoni* en 1693³³, est, on l’a vu, l’auteur du seul traité vénitien connu d’architecture navale du

e navi pubbliche da trasporto : la ricerca di un modello polivalente e i primi disegni di navi da guerra a vela veneziane, 1687-1697 », *Navis*, n° 4, 2010, p. 177-183.

31. Voir Jean-Claude Lemineur, *Les vaisseaux du Roi Soleil*, Nice, Omega, 1996, p. 146-147, 173-175.

32. *Ibid.*, p. 147 ; Rif Winfield, *The 50-Gun Ship* [1997], Londres, Caxton, 2001, p. 26-27.

33. Le *Proto dei Marangoni* était le principal responsable technique des constructions navales à l’Arsenal de Venise. La charge d’Amiral (*Ammiraglio*) de l’Arsenal, quoique supérieure, revêtait avant tout un caractère honorifique. Rappelons toutefois que l’Arsenal était supervisé à cette période par six patriciens vénitiens, trois *Provveditori* et trois *Patroni all’Arsenale*. Sur l’organisation de l’Arsenal, voir Franco Rossi, « Le magistrature », dans Alberto Tenenti et Ugo Tucci (dir.),

xvii^e siècle, achevé précisément dans ces années-là. Demeuré à l'état de manuscrit, il s'agissait en réalité d'un manuel destiné à l'enseignement de l'architecture navale dans une école de l'Arsenal dont Conti espérait qu'elle lui serait confiée, mais qui ne prit jamais son essor. L'aspect le plus important réside peut-être dans le fait que Conti comparait les diverses écoles de construction navale, ce qui démontre qu'à Venise on était parfaitement informé de ce qui se faisait sous d'autres cieux et que les choix retenus étaient réfléchis et déterminés par les conditions particulières d'utilisation des navires de la Sérénissime; tout cela ne résultait donc pas d'un prétendu retard technologique que, durant toute l'époque moderne, on n'observa jamais à Venise pas plus que dans les autres régions maritimes italiennes, contrairement à ce que soutient de manière tenace l'historiographie décadentiste³⁴. À cet égard, on peut examiner le système à couple unique, plus ancien, présenté dans le traité de Conti, et celui à couple double, adopté par les Anglais³⁵ : le couple unique s'obtenait à partir de grands chênes rouvres, que les forêts de la Sérénissime étaient encore en mesure de fournir (contrairement, là encore, à ce qu'affirme l'historiographie décadentiste), tandis que, pour les couples doubles, des espèces se trouvant plus facilement suffisaient³⁶. Le traité de Conti comporte, entre autres choses, le plan de la *Stella Maris*, qui suivit immédiatement la *San Lorenzo Giustinian*³⁷; il dévoile un deux-ponts de 68 canons et 14 sabords par côté. Par rapport à un deux-ponts français analogue, également équipé de 14 sabords par côté mais armé de 74 canons, le navire vénitien manque d'artillerie sur le pont du château, mais la logique, corroborée par les documents, qui présidait à la première guerre de Morée suggère que les navires vénitiens eux aussi étaient armés à la proue.

La fin de la première guerre de Morée, en 1699, interrompit la construction de nouveaux navires de guerre pour environ une décennie. Toutefois, dans ces mêmes années, un patricien vénitien du nom de Fabio Bonvicini, qui avait occupé une fonction de commandement sur les navires à voile durant le conflit, proposa un nouveau type de bateau de premier rang, plus grand et jouissant

Storia di Venezia, t. XII : *Il Mare*, Rome, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 1991, p. 687-757.

34. Rappelons simplement ici que le principal constructeur de vaisseaux appartenant à la première marine de Louis XIV était le Napolitain « Blaise » Pangalo, tandis que la France continuait à construire ou acheter des navires à Gênes, tout au long de la première moitié du xviii^e siècle. L'idée d'une régression technologique des diverses marines italiennes semble dictée par l'étroite corrélation – communément retenue – entre le commerce maritime et les marines militaires. Abstraction faite de la réelle ampleur de la restructuration du commerce maritime italien à l'époque moderne, on peut aussi constater que même les pays qui perdirent également leur prédominance sur le commerce maritime conservèrent des flottes d'un très haut niveau technologique : personne aujourd'hui ne serait en droit de penser que la marine anglaise, la première à avoir introduit, entre autres choses, le pont d'envol oblique sur les porte-aéronefs et les avions à décollage vertical, est technologiquement obsolète.

35. Dans le système à couple double, l'armature de la coque se formait d'une série de couples fermement rassemblés, ce qui les rendait solidaires les uns des autres. Les éléments composant le couple pouvaient être de dimension plus réduite que ceux qui formaient le couple unique.

36. Je remercie Alberto Secco de m'avoir éclairé sur cet aspect.

37. Le plan portant mention spécifique de la *Stella Maris* figure dans la copie du traité conservée à la Biblioteca Civica de Trévise, et m'a été très aimablement signalée par Stefano Tosatto. Il ne se trouve en revanche pas dans l'exemplaire que possède la British Library, pourtant plus complet.

d'une ossature plus robuste que par le passé, de sorte qu'il pourrait supporter un armement plus lourd. Sur la base de ce projet, fut mise en chantier, en 1709, la *Corona*, navire long de 125 pieds (contre 112 pour la *San Lorenzo Giustinian*) et large de 37-38 pieds, pour un tirant-d'eau de 18-20 pieds; son déplacement aurait atteint les 2 000 tonnes. Une nouvelle fois, une comparaison avec d'autres navires étrangers semblables se révèle riche d'enseignements :

	Nombre de canons	Calibre principal	Volume de feu de la première batterie
<i>Corona</i>	74	28 de 50 (33 livres)	924 livres
<i>2nd rate anglais</i>	90	26 de 32 livres	832 livres
<i>Conquérant français*</i>	76	12 de 50 (39 livres) 14 de 24 (26 livres)	832 livres

* Concernant les *2nd rate anglais*, voir Brian Lavery, *The Ship of the Line...*, t. I, *op. cit.*, p. 167; pour la *Conquérante*, voir Jean-Claude Lemineur, *Les vaisseaux...*, *op. cit.*, p. 196-197.

Non seulement les navires vénitiens avaient comblé l'écart, mais encore étaient-ils, dès lors, plus lourdement armés que leurs équivalents étrangers. Cette augmentation de la taille des navires vénitiens se poursuit encore dans les premières années de la seconde guerre de Morée, nouveau conflit avec l'Empire ottoman qui éclata fin 1714 et s'étendit jusqu'en 1718. Le tableau suivant met en relief l'augmentation de la taille des navires de premier rang vénitiens :

Année	Navire	Longueur de quille en pieds vénitiens*
1668	<i>Giove Fulminante</i>	102
1686	<i>Redentor del Mondo</i>	107
1691	<i>San Lorenzo Giustinian</i>	112
1693	<i>Stella Maris</i>	112,5
1695	<i>Iride</i>	(114)**
1696	<i>Aurora</i>	118
1712	<i>Corona</i>	125
1717	<i>San Pio V</i>	128

* Un pied vénitien équivalait à 0,348 mètre.

** Datation incertaine.

En ce qui concerne l'armement des navires de premier rang vénitiens, l'augmentation se révèle encore plus notable :

Navire	Année	Nombre de canons	Calibre du premier pont	Calibre du second pont	Volume de feu en livres subtiles vénitiennes
<i>Giove Fulminante</i>	1668	62	de 20	de 14	1 024
<i>Stella Maris</i>	1693	74?	de 30 et de 20	de 14	1 238
<i>Iride</i>	1695	70	de 30	de 20	1 572
<i>Rizzo d'Oro</i>	1697	68	de 40 et de 30	de 20	1 552
<i>Corona</i>	1715	74	de 50	de 30	2 492

La nouvelle guerre accéléra naturellement le rythme de construction des navires de guerre. Entre 1715 et 1718, 21 navires entrèrent en service. Pendant les deux premières années, il s'agissait quasi exclusivement de navires de premier rang, mais en 1716, la course au gigantisme naval, caractéristique des deux décennies précédentes, prit fin avec la décision du Sénat consistant à construire des navires de second rang de 60 canons. Ces nouveaux navires répondaient à deux objectifs : être en mesure de se maintenir en ligne de bataille ou escorter, tout en menant des patrouilles, le trafic maritime ; les grands navires avaient fourni la preuve qu'ils n'étaient pas à même d'assurer cette fonction, pendant les quinze ans de paix séparant les deux guerres de Morée. À cette fin, tout en ayant une longueur de quille réduite à 105 pieds, une largeur de 35 pieds et un tirant-d'eau de 15-16 pieds, pour un déplacement de 1100-1200 tonnes métriques, elles devaient disposer d'un armement relativement lourd. Dotées de seulement 60 canons, elles jouissaient d'une artillerie assez similaire à celle des navires de premier rang, avec une première batterie de canons de 30 et un certain nombre de « canons de nouvelle invention », en mesure de lancer des projectiles explosifs. Les dernières batailles de la guerre révélèrent les limites dont souffraient ces petits vaisseaux de lignes, et si la guerre s'était poursuivie, une série nouvelle de grands navires de premier rang était déjà achevée.

Pour synthétiser l'état d'avancement des constructions de navires de guerre vénitiens, notons qu'entre 1667 et 1718, l'Arsenal acheva 66 navires publics, parmi lesquels 32 de premier rang (49 %), 22 de second rang (33 %) et 12 de troisième rang (18 %). Plus significatif encore apparaît l'échelonnement dans le temps des différentes phases de construction :

Période	Nombre de navires	Nombre de navires de premier rang	Nombre de navires de second rang	Nombre de navires de troisième rang
1667-1694	29	7 (24 %)	13 (45 %)	9 (31 %)
1695-1716	29	25 (86 %)	1 (4 %)	3 (10 %)
1717-1718	8	0	8 (100 %)	0

De ce tableau se dégagent plusieurs éléments : d'une part, la République privilégia dans un premier temps les navires de taille moyenne, en mesure d'assurer avant tout la protection des routes maritimes de la République tout comme de livrer bataille contre les corsaires ; d'autre part, on constate dans un deuxième temps un déséquilibre de la flotte au profit des grands navires de batailles, phénomène provoqué par le prolongement de la première guerre de Morée ; et enfin, cette politique connut une brusque interruption durant la seconde guerre de Morée. En substance, la République, après avoir maintenu une flotte relativement équilibrée dans les premières décennies marquant sa nouvelle politique navale, dans les années 1690 se tourna complètement vers les grandes flottes de batailles qui avaient caractérisé les marines européennes dans la décennie précédente ; mais, paradoxalement, cela coïncidait avec l'abandon de cette politique suite aux nouvelles orientations françaises en matière navale, après les campagnes décevantes qui s'étaient déroulées au début des années 1690, lors de la guerre de la Ligue

d'Augsbourg (1689-1697). Si le choix français de se lancer dans la construction de grands vaisseaux de ligne suscita – et suscite encore de nos jours – de nombreuses critiques³⁸, au vu des résultats d'apparence modeste qu'ils entraînèrent, dans le cas vénitien, la situation se fait plus nuancée. On ne peut guère douter que les affrontements répétés qui martelèrent la fin des années 1690 n'offrirent aucune claire suprématie à la Sérénissime, mais incitèrent l'Empire ottoman à se constituer une flotte de bataille semblable. Il n'en demeure pas moins que ces grands vaisseaux permirent précisément à la République de résister au retour offensif des Turcs sur le devant de la scène, et garantirent le maintien du Royaume de Morée à la suite de la paix de Carlowitz, sans compter que les Turcs auraient pu lancer les premiers la course au réarmement naval dans le domaine des navires à voile, ce qui aurait plongé la Sérénissime dans un profond handicap. Même dans les décennies qui suivirent, ils firent office de « *wooden walls* » des navires de ligne vénitiens, à même d'assurer la prédominance de la République au moins sur l'Adriatique, condition *sine qua non* de sa survie politique et économique.

Traduction de Jérémy Guedj

38. Voir Geoffrey Symcox, *The Crisis of French Sea Power, 1688-1697. From the Guerre d'Escadre to the Guerre of Course*, La Hague, M. Nijhoff, 1974 ; Étienne Taillemite, « Une marine pour quoi faire ? La stratégie navale de Louis XIV », dans *Guerres maritimes, 1688-1713*, Vincennes, Service Historique de la Défense, 1996, p. 93-101.

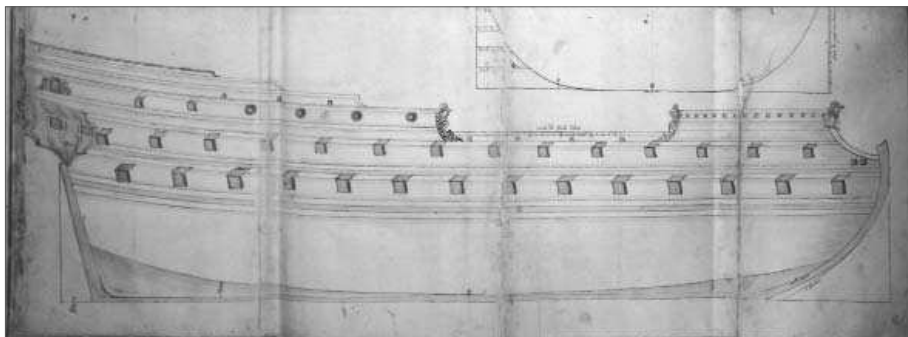


Image 1. *Stella Maris*, Trévise, Biblioteca Comunale, ms. 1784, année 1692 (?).

La *Stella Maris* était un vaisseau de 70-80 canons et 14 sabords de chaque côté des deux ponts principaux. Mis en service en 1693, ce navire brûla lors de la bataille livrée au large des îles Spalmadori, dans le canal de Chios, le 9 février 1695, première véritable défaite navale vénitienne depuis Préveza (1538). Je remercie Stefano Tosato qui m'a indiqué l'existence de ce document.

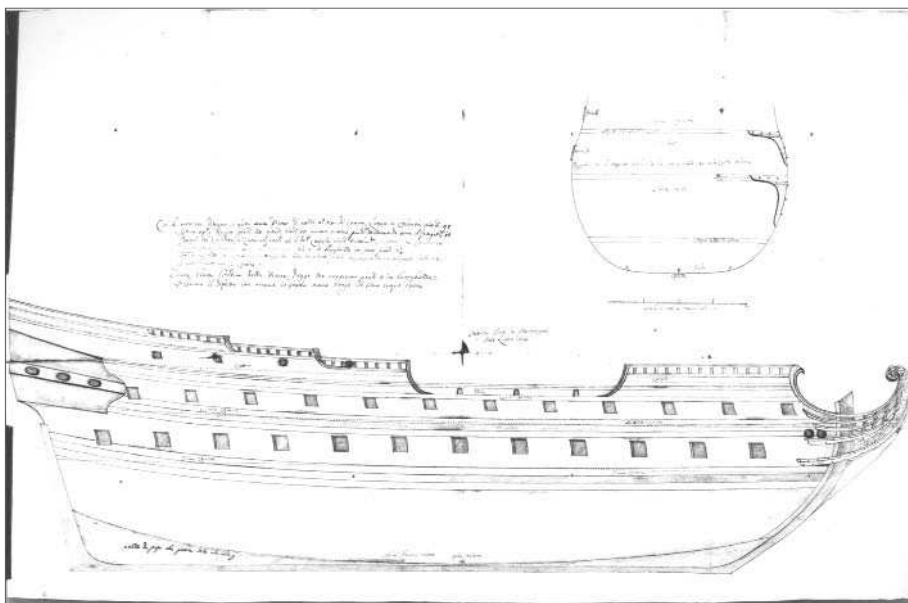


Image 2. *Fede Guerriera e Fenice* (Venise), Archivio di Stato di Venezia, *Senato, Deliberazioni, Mar*, liasse 715, dessin 1, 1694.

Il s'agissait de deux navires de 60 canons conçus pour le combat rangé ou pour la lutte contre les corsaires. C'est la première représentation que l'on peut rattacher à un navire de guerre vénitien spécifique, sur la base de sources archivistiques.

Publiée par autorisation de l'Archivio di Stato di Venezia, n. 8/2012 (reproduction : Section microfilm de l'Archivio di Stato di Venezia).